Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8371**
18. Wahlperiode 02.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Susanna Karawanskij, Birgit Menz, Richard Pitterle, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Auswirkungen der Förderung der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge auf maritime Beschäftigung und Ausbildung

Seit mehr als 25 Jahren ist eine klare Tendenz in der deutschen Seeschifffahrt hin zu Billigflaggen zu erkennen. Diese Entwicklung hat zum Abbruch von Löhnen und Arbeitsbedingungen geführt, indem der Heuertarifvertrag See auf immer weniger Seeleute auf Schiffen deutscher Reeder zutrifft. Zudem sind laut Angaben der Gewerkschaft ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft viele tausende Stellen deutscher Seeleuten verloren gegangen.

Um den maritimen Know-how und die deutsche Seeschifffahrt langfristig zu sichern, verfolgen die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen seit Jahren die Strategie, die Reeder mittels Steuervergünstigungen und Subventionen in der deutschen Flagge zu halten. Neben schon existierenden Subventionen für Ausbildung und Beschäftigung von etwa 60 Millionen pro Jahr (laut dem 25. Subventionsbericht), die teilweise Befreiung der Reeder von Schiffen unter deutscher Flagge aus der Lohnsteuer in Höhe von 40 Prozent, die Tonnagesteuer und die Lohnkostenzuschüsse aus der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sollten zusätzliche finanzielle Anreize für die deutsche Flagge geschaffen werden. Am 1. Oktober 2015 beschlossen die Koalitionsfraktionen deshalb die dauerhafte Befreiung von Schifferlöspools von der Versicherungssteuer. Am 28. Januar 2016 erfolgte zudem der Beschluss der Koalitionsfraktionen zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt von 40 Prozent auf 100 Prozent.

Die geschaffenen Anreize haben aber bisher noch nicht zur beabsichtigten Rückflaggung geführt. Monat für Monat sinkt die Zahl an Schiffen unter deutscher Flagge laut der Statistik der Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) weiter, während gleichzeitig immer weniger deutsche Seeleute eine Beschäftigung auf See finden. Die im Rahmen des Maritimen Bündnisses gemachte Zusage der Reedereien, organisiert im Verband Deutscher Reeder (VDR), wenigstens 500 Schiffe deutscher Reedereien unter deutscher Flagge fahren zu lassen, wurde nicht erfüllt. Darüber hinaus stellen die Reedereien trotz Selbstverpflichtung im Rahmen des Maritimen Bündnisses immer weniger Ausbildungsplätze zur Verfügung. So ist nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) die Zahl vertragsschließender Reedereien mit Ausbildungsschiffen zwischen den Jahren 2006 und 2014 von 111 auf 84 gefallen.

Bei der Nationalen Maritimen Konferenz am 19. Oktober 2015 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, eine weitere Maßnahme zur Förderung der deutschen Seeschiffahrtsbranche, nämlich eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) angekündigt. In der Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(BMVI) und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt wurde diese Ankündigung schriftlich bestätigt. Demnach soll die SchBesV dahingehend geändert werden, dass für Schiffe unter deutscher Flagge mit einer Größe von bis zu 8 000 BRZ (Bruttoraumzahl) nur noch ein EU-Bürger als Kapitän, für Schiffe mit einer Größe von über 8 000 BRZ ein EU-Bürger als Kapitän und einer als Offizier vorgeschrieben sind. Für viele deutsche und EU-Seeleute droht damit der Arbeitsplatzverlust.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnisstand der Bundesregierung die gesamten Gewinne vor und nach Steuern in der deutschen Seeschifffahrtsbranche im Zeitraum von 2008 bis 2015 (bitte nach Jahr und nach Gewinnen vor und nach Steuern aufschlüsseln)?
2. Plant die Bundesregierung Schritte zur Wiederbelebung des Maritimen Bündnisses?
3. Ist die Vereinbarung zwischen dem BMVI und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu den Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt so zu interpretieren, dass die Bundesregierung künftig mit der Arbeitgeberseite ohne Beteiligung der Arbeitnehmerseite über schifffahrtspolitische Rahmenbedingungen beraten wird?

   Wenn nein, warum hat die Bundesregierung bei der Formulierung und Unterzeichnung dieser Vereinbarung die Arbeitnehmerseite nicht einbezogen?
4. Hat die Vereinbarung zwischen dem BMVI und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu den Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung Rechtskraft?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die in der Stellungnahme des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) zum Nationalen Hafenkonzept von der am 1. Oktober 2015 aufgenommenen Forderung nach einer Reduktion der EEG-Umlage (EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz) für Landstrom und für Kraftwerkschiffe?
6. Auf welche Höhe beläuft sich die jährliche Summe der Subventionen der Lohnkosten für die Seeschifffahrtsbranche, der Steuervergünstigungen (Lohnsteuereinbehalt und die Befreiung von Erlöspools aus der Versicherungssteuer) sowie der öffentliche Zuschüsse für maritime Ausbildung?
7. Auf welche Höhe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen Summen der Steuervergünstigungen nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt aufgrund des Lohnsteuereinbehalts in Höhe von 100 Prozent, der Lohnzuschüsse seitens der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die im Subventionsbericht eingetragene Subvention für Lohnkosten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge auf die Lohnkosten von Angestellten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge bei jeder im Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt 2015 (HTV-See) aufgelistete Beschäftigtengruppe, ausgehend von Gehältern im Einklang mit dem HTV-See und voller Gewährleistung der Subventionen (bitte nach jedem im HTV-See aufgenommenen Dienstgrad und nach jeder Schiffgrößenkategorie aufschlüsseln)?

8. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen endgültigen Lohnkosten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt für jede im Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt 2015 (HTV-See) aufgelistete Beschäftigtengruppe nach Abzug der in Frage 7 erwähnten Steuerbegünstigungen, Zuschüssen und Subventionen, ausgehend von voller Gewährleistung dieser Leistungen und Gehälter im Einklang mit dem HTV-See (bitte nach jedem im HTV-See aufgenommenen Dienstgrad und nach jeder Schiffgrößenkategorie aufschlüsseln)?

9. Wie viel Prozent machen nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamten Lohnkosten bezogen auf die Gesamtkosten für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge aus (bitte nach den Kategorien unter deutscher Flagge, davon im Internationalen Seeschifffahrtsregister – ISR – und unter fremder Flagge aufschlüsseln)?

10. Wie viel Prozent machen nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamten Lohnkosten bezogen auf die Gesamtkosten für die deutsche Seeschifffahrt unter fremder Flagge aus?

11. Bis wann plant die Bundesregierung, die Effekte der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 Prozent auf 100 Prozent für die deutsche Seeschifffahrt, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, zu evaluieren?

12. Bis wann plant die Bundesregierung, die Effekte der geplanten Änderung der SchBesV für die deutsche Seeschifffahrt, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, zu evaluieren?

13. Hat die Bundesregierung die Effekte des Lohnsteuereinbehalts in Höhe von 40 Prozent für die deutsche Seeschifffahrtsbranche, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, bereits prüfen lassen?

    Wenn ja, wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und was war das Ergebnis?

14. Hat das BVMI die zu erwartenden Effekte der geplanten Änderung der Schiffbesetzungsverordnung für die deutsche Seeschifffahrtsbranche, die sich derzeit in Ressortabstimmung befindet, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, prüfen lassen?

    Wenn ja, wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und was war das Ergebnis?

15. Beabsichtigt das BMVI, die Änderung der SchBesV wie bei der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts zunächst zu befristen?

    Wenn ja, für wie lange?

16. Soll daraufhin eine Verlängerung auf Grundlage einer Prüfung der Effekte der Veränderung für die deutsche Seeschifffahrtsbranche erfolgen?

17. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass es seit dem Bundestagsbeschluss einer Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 Prozent auf 100 Prozent am 28. Januar 2016 keine Zunahme von Schiffen unter deutscher Flagge gegeben hat?

18. Wie viele Änderungen der SchBesV hat es seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Januar 1995 zur Verfassungsmäßigkeit des Zweitregister-Gesetzes gegeben?

19. Hat die Bundesregierung die Effekte der in Frage 18 abgefragten Änderungen der SchBesV für die deutsche Seeschifffahrtsbranche evaluieren lassen?

    Wenn ja, welche Faktoren werden bei dieser Prüfung berücksichtigt?

    Wo sind die Ergebnisse der Prüfungen veröffentlicht worden (bitte nach Verordnungsänderung und Veröffentlichung aufschlüsseln)?

20. Wird die Bundesregierung überprüfen, die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge von 40 Prozent auf 100 Prozent zurückzunehmen, wenn die mit der Gesetzesänderung beabsichtigten Effekte nicht nachgewiesen werden?

21. Erklärt sich die Bundesregierung bereit, die Änderung der Schiffbesetzungsverordnung, die sich derzeit in Ressortabstimmung befindet, zurückzunehmen, falls eine Prüfung der Effekte für die Seeschifffahrt keinen wirtschaftlichen Vorteil vorweisen kann?

22. Wann haben sich Vertreter der Bundesregierung seit dem Anfang der 18. Legislaturperiode mit Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen und den Dachverbänden in der Seeschifffahrt, der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), dem Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS) und der Vereinigung deutscher Schiffsingenieure (VDSI) getroffen (bitte nach Datum, Organisation und Gesprächsthema aufschlüsseln)?

23. Wann haben sich Vertreter der Bundesregierung seit dem Anfang der 18. Legislaturperiode mit Vertretern des Verbands Deutscher Reeder (VDR), des Verbands deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) oder der Reederkonzerne Hapag-Lloyd und Hamburg-Süd getroffen (bitte nach Datum, Organisation und Gesprächsthema aufschlüsseln)?

24. Wie viele Beschäftigte auf Schiffen unter deutscher Flagge verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über unbefristete Arbeitsverhältnisse, und wie viele haben einen befristeten Arbeitsvertrag (bitte nach folgenden Beschäftigungsgraden aufschlüsseln: Kapitän, I. Nautischer Offizier, Leiter der Maschinenanlage, II. Technischer Offizier, Nautischer/Technischer Wachoffizier, Schiffselektrotechniker, Elektriker, Vorleute, Bootsmann, Zimmermann, Decksschlosser, Lagerhalter, Pumpenmann, Alleinkoch, 1. Koch oder vergleichbare internationale Beschäftigungsgradbezeichnungen sowie nach folgenden Schiffsgrößenkategorien: mehr als 3 500 BRZ, bis 3 500 BRZ und bis 1 600 BRZ)?

25. Wie viele Auszubildende hat es seit dem Jahr 2006 in der internationalen Seeschifffahrt in Deutschland gegeben (bitte nach Jahr und Hochschule aufschlüsseln)?

26. Wie viele in der Seeschifffahrt tätige Reedereien haben seit dem Jahr 2006 Seeleute auf ihren Schiffen ausgebildet (bitte nach Jahr und ausbildende Reederei aufschlüsseln)?

27. Wie viele der vormaligen Auszubildenden in den maritimen Berufen, die ihre Ausbildungsverhältnisse seit dem Jahr 2006 erfolgreich abgeschlossen haben, fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seitdem eine Beschäftigung in der internationalen Seeschifffahrt (bitte nach Jahr und Ort des Arbeitsplatzes – Land bzw. See – aufschlüsseln)?

Berlin, den 2. Mai 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333